



**TINJAUAN HUKUM UDARA ATAS KESELAMATAN PENERBANGAN
(STUDI KASUS RUNWAY INCURSION BATIK AIR DENGAN TRANS
NUSA INDONESIA)**

Batara Manurung*, Kabul Supriyadhie, Agus Pramono Program Studi S1 Ilmu
Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : jjrousseau@gmail.com

Abstrak

hukum udara internasional yang merupakan salah satu cabang dari hukum internasional yang mengkaji secara garis besar tentang penggunaan ruang udara suatu wilayah dilahirkan dikarenakan adanya kemajuan-kemajuan teknologi dengan ditemukannya benda-benda udara yang memungkinkan seorang manusia untuk terbang

Keamanan dan keselamatan dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah tergantung pula pada keamanan dari bandar udara yang memberangkatkan pesawat tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat di darat maupun di udara. Juga instalasi instalasi pendukung lainnya di sebuah bandar udara.

Metode hukum yang digunakan dalam penulisan hukum ini adalah metode yuridis normatif. Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Data dalam penelitian, yaitu bahan pustaka.

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Indonesia memiliki tanggung jawab untuk memfasilitasi bandara dan menerapkan regulasi terhadap maskapai yang sesuai dengan standar internasional. Pemerintah pun bertanggungjawab memfasilitasi *Air Traffic Cotroller* (ATC) untuk keselamatan pesawat penumpang komersil, yang memiliki tugas utama untuk mencegah pesawat terlalu dekat satu sama lain dan menghindari tabrakan (*making separation*), serta kurangnya pengawasan yang diberikan pemerintah Indonesia terhadap pengelolaan bandara Halim Perdanakusuma

Kata Kunci : Hukum Udara, Kecelakaan Pesawat Udara, Keamanan dan keselamatan Penerbangan

Abstract

international air law is one branch of international law that examines an outline of the use of the air space of an area being born due to the technological advances with the discovery of aerial objects that allow a human being to fly

Security and safety in a very civil aviation depends also on the security of airports that dispatched the aircraft. Given the many threats of legal action against both the current disturbances on land and in the air udara. Juga other supporting installation installations at an airport.

Legal methods used in writing this law is normative juridical method. Specifications research used in this research is descriptive. Data in the study, the library materials.

It can be concluded that the Indonesian government has the responsibility to facilitate the airport and regulations apply to airlines that comply with international standards. Governments are accountable facilitate Cotroller Air Traffic (ATC) for the safety of commercial passenger planes, which have a primary duty to prevent the air too close to one another and avoid collisions (making separation), and lack of oversight by the government of Indonesia's Halim Perdanakusuma airport management

Keywords: Air Law, Aircraft Accident, Security and safety Flights

I. PENDAHULUAN

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang terus menerus merupakan salah satu faktor pendorong yang penting bagi perkembangan masyarakat di dunia. Peraturan yang mengatur melewati peraturan nasional suatu negara dikenal sebagai hukum internasional. Hukum internasional dituntut untuk selalu dinamis dan mengikuti segala perkembangan masyarakat internasional agar hukum itu tetap dianggap sebagai peraturan yang layak untuk tetap diberlakukan bagi masyarakat dunia internasional. Dalam sejarah perkembangannya, hukum udara internasional yang merupakan salah satu cabang dari hukum internasional yang mengkaji secara garis besar tentang penggunaan ruang udara suatu wilayah dilahirkan dikarenakan adanya kemajuan-kemajuan teknologi dengan ditemukannya benda-benda udara yang memungkinkan seorang manusia untuk terbang

Berbicara mengenai hukum udara internasional, tidak akan lepas dari prinsip umum hukum udara yakni adanya pengakuan kedaulatan negara di ruang udara secara penuh dan eksklusif. Hal ini pun sejalan dengan adanya pengakuan nasionalitas pesawat udara yang merupakan transportasi di udara tersebut. Hukum udara internasional inipun memiliki beberapa landasan hukum internasional yang menjadi dasar dari pengaturan mengenai udara tersebut. Sebut saja terdapat Konvensi Chicago tahun 1944 atau bisa juga disebut dengan Konvensi ICAO (*International Civil Aviation Organization*), konvensi Chicago ini

mengatur mengenai pengaturan penerbangan sipil internasional.

Didalam pasal 1 Konvensi ini yang berbicara mengenai kedaulatan dikatakan bahwa "*The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory*".

Hal ini menunjukkan bahwa setiap negara yang mengakui Konvensi Chicago ini mengikuti prinsip kedaulatan mengenai udara yakni adanyakedaulatan terhadap udara yang terdapat diatas suatu teritori negara

Hukum Udara dan luar angkasa merupakan salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru karena baru berkembang pada permulaan abad ke 20 setelah munculnya pesawat udara. Pasal 1 konvensi paris 1919 secara tegas menyatakan : Negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap Negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang terdapat di atas wilayah. Konvensi Chicago 1944 mengambil secara integral prinsip yang terdapat dalam konvensi paris 1919. Kedua konvensi tersebut dengan sengaja menjelaskan bahwa wilayah Negara juga terdiri dari laut wilayahnya yang berdekatan.

Hal ini juga dinyatakan oleh pasal 2 konvensi jenesa mengenai laut wilayah dan oleh pasal 2 ayat 2 konvensi PBB tentang hukum laut 1982. Ketentuan-ketentuan yang berlaku terhadap navigasi udara, termasuk udara diatas laut wilayah, sama sekali berbeda dengan ketentuan-ketentuan yang mengatur pelayaran maritim. Terutama tidak ada norma-norma hukum kebiasaan yang memperoleh secara bebas

lintas terbang diatas wilayah Negara, yang dapat disamakan dengan prinsip hak lintas damai di perairan nasional suatu Negara.

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara dan pengamatan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek sangat penting dalam pengaturan-pengaturan hukum yang dibuat oleh Negara-negara. Demikianlah untuk memperkuat ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi, Negara-negara sering membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral atau regional di bidang kerja sama pengawasan ataupun keamanan.

Hukum udara adalah seluruh norma-norma hukum yang khusus mengenai penerbangan, pesawat-pesawat terbang dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan¹. Hukum udara dapat ditafsirkan sebagai segala peraturan hukum yang mengatur obyek tertentu, yaitu udara. Dengan tafsiran ini maka pengertian hukum udara akan menjadi sangat luas, karena akan meliputi hukum publik nasional dan internasional mengenai udara.

Pemahaman konsep wilayah kedaulatan negara atas ruang udara berkembang dalam tiga pemikiran. Pertama, bahwa pada prinsipnya tidak ada negara yang memiliki kedaulatan sehingga ruang udara dapat dipergunakan oleh siapapun juga. Kedua, bahwa negara kolong mendapat hak-hak khusus atas kebebasan udara yang tidak membatasi ketinggian batas ruang udara. Ketiga, bahwa negara

memiliki kebebasan ruang udara, tetapi dibedakan suatu wilayah/zona teritorial yang memberi hak-hak tertentu kepada negara kolong dapat dilaksanakan.²

Sejak zaman dahulu, sudah banyak upaya yang dilakukan manusia untuk mengatur hal mengenai udara. Wilayah kedaulatan negara mencakup pula ruang udara di atas wilayahnya. Hal tersebut sudah sejak lama dibahas, dalam Hukum Romawi dikenal suatu prinsip yang berbunyi "*Cujus est solum, ejus est usque ad coelum*"³ yang berarti "Barang siapa memiliki sebidang tanah dengan demikian juga memiliki segala sesuatu yang berada di dalam tanah dan juga ruang yang berada di atasnya tanpa batas (*ad infinitum, up to the sky*).

II. METODE

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Penelitian telah dimulai apabila seseorang berusaha memecahkan suatu masalah secara sistematis dengan metode - metode tertentu yang ilmiah. Dalam menerapkan metode - metode tersebut harus disesuaikan dengan ilmu pengetahuan induknya. Hal ini menunjukkan penelitian dilakukan untuk mencari kebenaran secara sistematis metodologis dan konsisten.

¹ Otto Riese dan Jean T. Lacour, *Precis de Droit Aerien*

² Agus Pramono, *Jurnal Masalah-Masalah Hukum "Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Dalam Perpektif Hukum Internasional"*, (Semarang: Fakultas Hukum UNDIP, 2012), halaman 278.

³ Priyatna Abdurrasyid, *Kedaulatan Negara di Ruang Udara*, (Jakarta: Pusat Penelitian Hukum Angkasa, 1972), halaman 49.

Penelitian hukum didasarkan pada metode, artinya semua kegiatan yang meliputi persiapan penelitian, proses penelitian dan hasil penelitian menggunakan cara - cara yang secara umum diakui dan berlaku pada ilmu pengetahuan. Penelitian selalu didasarkan pada sistem yang memiliki unsur - unsur yaitu subjek penelitian, objek penelitian, kegiatan penelitian, hasil dan publikasi penelitian.

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum yang berjudul "Tinjauan Hukum Udara Atas Keselamatan Penerbangan (Studi Kasus: Runway Incursion Batik Air dengan TransNusa Indonesia) ini adalah penelitian deskriptif analitis yaitu memberikan gambaran secara khusus berdasarkan data yang dikumpulkan secara sistematis. Metode deskriptif yaitu penelitian yang menggambarkan obyek penelitian berdasarkan fakta yang sebagaimana adanya, dilaksanakan secara sistematis,

Dalam penelitian ini bahan hukum yang tersedia diperoleh dengan cara penelusuran literatur (studi pustaka dan perundang-undangan, baik nasional maupun internasional) yang dipergunakan untuk meneliti bahan - bahan hukum. Jenis penelitian yang penulis pakai adalah yuridis normatif yaitu penelitian yang bertujuan untuk meneliti data sekunder.

Data yang diperoleh dari hasil penelitian, setelah dikumpulkan akan disusun secara sistematis kemudian dianalisis secara analitis normatif. Metode analisis data yang digunakan sebagai dasar penarikan kesimpulan dalam penelitian ini adalah metode

kualitatif. Bahan Hukum yang disusun secara sistematis dianalisis secara kualitatif supaya dapat ditarik kesimpulan akhir yang dapat dipertanggungjawabkan secara objektif yang merupakan jawaban untuk permasalahan yang ada dalam penelitian ini. Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat mempermudah dalam mencari dan menemukan pola serta menggambarkan permasalahan yang terjadi. sampel, serta penafsiran dan penyimpulan hasil penelitian.⁴

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tanggung Jawab Hukum Pemerintahan Republik Indonesia Terhadap Kecelakaan Yang Terjadi Antara Batik Air dan TransNusa Indonesia

1. Kebijakan Negara Terhadap Keselamatan Penerbangan di Indonesia

Negara sebagai entitas masyarakat internasional harus menghormati hukum kebiasaan internasional (*Rules of Customary International Law*) yang sudah diterima oleh masyarakat luas serta hukum internasional yang tersusun dalam instrumen-instrumen internasional yang telah disetujui negara.⁵ Namun sering kali hukum internasional dianggap sebagai hukum yang lemah, apabila

⁴ Tambahkan footnote untuk rujukan yang tercantum dalam pembahasan.

⁵ I Wayan Parthiana, *Pengantar Hukum Internasional*, (Bandung: Mandar Maju, 2003), halaman 345.

dihubungkan dengan fakta empiris yang terjadi dalam kehidupan masyarakat internasional cukup membuktikan pandangan tersebut. Pelanggaran terhadap hukum internasional sering kali terjadi baik di negara maju maupun negara berkembang.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) disebut sebagai negara kepulauan yang terbesar di dunia, karena memiliki ± 17.499 pulau-pulau besar dan kecil, dengan luas perairan lautnya mencapai $\pm 5.900.000$ km² dan garis pantai sepanjang ± 81.000 km². NKRI memiliki ruang udara yang sangat luas sehingga dapat digunakan sebagai jalur penerbangan nasional maupun internasional. Letaknya berada pada posisi silang yaitu di antara dua benua dan samudera, sehingga NKRI menjadi jalur lalu lintas udara yang sangat padat karena menghubungkan dua kawasan besar.⁶

Negara berkembang dicirikan dengan adanya akses transportasi yang cukup baik. Perbaikan akses transportasi ke suatu tempat akan menjadikan lahan tersebut semakin menarik. Berkembangnya lahan maka aktivitas akan semakin meningkat dan tentu saja akan meningkatkan kebutuhan akan transportasi.

Kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain⁷. Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan

pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan.

Ciri utama sistem prasarana transportasi adalah melayani pengguna. Sistem prasarana transportasi harus selalu dapat digunakan dimanapun dan kapanpun. Oleh karena itu sangat penting untuk mengetahui besarnya kebutuhan akan transportasi pada masa mendatang sehingga dapat melakukan efisiensi sumberdaya dengan mengatur atau mengelola sistem prasarana transportasi yang dibutuhkan.

Salah satu jenis transportasi yang sangat dibutuhkan oleh manusia dalam pemenuhan kebutuhannya adalah transportasi udara. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Penerbangan di Indonesia mengalami perkembangan yang cukup pesat dengan melihat besarnya potensi jumlah penumpang dan banyaknya maskapai penerbangan yang ada. Sebagian besar maskapai penerbangan yang ada menerapkan sistem LCC (*low cost carrier*) yakni biaya operasional yang kecil dimana maskapai penerbangan memangkas biaya operasional yang dikeluarkan dan melakukan efisiensi.

Menjamurnya maskapai penerbangan bertarif murah di Indonesia dimulai sejak dibukanya deregulasi penerbangan niaga oleh pemerintah pada 2001. Aturan baru

⁶ Jurnal Kajian LEMHANAS, *Op.Cit.*, halaman 72.

⁷ Tamin, 2000

itu memberikan kesempatan kepada para pengusaha untuk menjalankan jasa penerbangan meski dengan hanya memiliki satu pesawat dan modal cekak. Kesempatan itu dikuatkan dengan tidak adanya aturan mengenai batas tarif bawah yang membuat perusahaan-perusahaan penerbangan berlomba memasang tarif rendah untuk memikat penumpang.

Sejak saat itu sejumlah perusahaan jasa penerbangan pun bermunculan, sebut saja, Lion Air, Adam Air, Citilink, Jatayu, Kartika Airlines, Sriwijaya, Indonesia Airlines, Star Air juga Batavia Air. Data terakhir terdapat 28 perusahaan penerbangan terjadwal dengan mengoperasikan lebih dari 400 pesawat.

Semua maskapai swasta yang lahir setelah era tahun 2001 itu mengklaim dirinya sebagai maskapai yang berbasis biaya murah atau *low cost carrier*, yang diilhami oleh kesuksesan maskapai LCC di Amerika Serikat, Southwest Airline. Maskapai-maskapai tersebut bisa menawarkan tarif murah dengan menekan sejumlah biaya, termasuk biaya operasional, seperti gaji karyawan, katering, hingga sistem penjualan tiket. Harga murah inilah yang menjadi alasan mereka diminati penumpang.

Data statistik penerbangan, menunjukkan adanya peningkatan jumlah penumpang cukup drastis dalam lima tahun terakhir. Jika pada tahun 2002 pertumbuhan penumpang mencapai 12,3 juta maka dua tahun berikutnya yaitu 2004 jumlah penumpang meningkat dua kali lipat menjadi 24 juta. Trend

itu terus bertambah di tahun-tahun terakhir.

Gabungan sumber daya manusia dan materil yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum, suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia fasilitas dan prosedur

Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Pemerintah berkomitmen bahwa "*Safety is Number One*" Penyelenggaraan transportasi udara tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara yang dilayani dan juga kecenderungan perkembangan ekonomi global. Sejalan dengan pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin membaik, peran Pemerintah yang semula sebagai penyedia jasa dan pelaku kegiatan ekonomi, akan berubah peran menjadi sebagai regulator. Sebagai regulator, Pemerintah hanya bertugas menerbitkan berbagai aturan, melaksanakan sertifikasi dan pengawasan guna menjamin terselenggaranya transportasi udara yang memenuhi standar keselamatan penerbangan.

Pemerintah telah mempunyai Program Nasional Keamanan Penerbangan Sipil (*National Civil Aviation Security Program*) yang bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan

terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat dan masyarakat, dan instalasi di kawasan bandar udara dari tindakan melawan hukum.

Pemerintah memandang perlunya paradigma baru bahwa keselamatan penerbangan merupakan tanggung jawab bersama antara Pemerintah, Perusahaan Penerbangan dan Masyarakat pengguna jasa. Sebagai langkah konkrit ke depan sesuai dengan ketentuan ICAO yang baru, Pemerintah telah memberlakukan Sistem Manajemen Keselamatan (*Safety Management System/ SMS*) di bidang penerbangan.

Sistem Manajemen Keselamatan (SMS) adalah suatu sistem monitoring yang berupa tim atau organisasi di dalam suatu perusahaan penerbangan yang memiliki tugas dan tanggung jawab yang memonitor kinerja keselamatan dari perawatan dan pengoperasian serta memprediksi suatu bahaya, menganalisa resiko dan melakukan tindakan pengurangan resiko tersebut dengan membahas perihal keselamatan secara berkala yang dipimpin oleh Presiden Direktur Perusahaan Penerbangan sebagai pemegang komitmen safety.

Pemerintah melakukan revisi Peraturan Pemerintah dan Peraturan Keselamatan Penerbangan/CASR untuk memasukkan persyaratan Sistem Manajemen Keselamatan berupa tanggung jawab keselamatan oleh Presiden Direktur, sistem mengidentifikasi bahaya, menganalisa resiko dan tindak lanjut mengurangi resiko, kewajiban melakukan evaluasi keselamatan secara berkala, indikator keselamatan, internal evaluasi,

emergency response plan yang dituangkan dalam *safety manual airline*.

Sistem Pertahanan Udara Nasional yang kuat tidak hanya sekedar mengawal wilayah udara NKRI, namun secara signifikan akan meningkatkan daya tangkalnya dari kekuatan militer sebagai penyangga pilar perangkat kekuatan nasional kita. Berbagai kegiatan lintas wilayah udara ilegal atau pelanggaran aturan penerbangan pasti akan berkurang bila wilayah udara nasional diawasi dan dijaga secara penuh terus menerus sepanjang tahun. Tidak akan ada kekuatan lain yang akan membantu kita menegakkan keunggulan udara di atas wilayah negara kita kecuali mengandalkan kekuatan pertahanan udara kita sendiri. Keunggulan udara akan membatasi atau membatalkan niat kegiatan ilegal di wilayah udara dan permukaan NKRI, sementara di sisi lain mampu melindungi kegiatan udara dan permukaan kita dari gangguan pihak luar.⁸

Bentuk pelanggaran wilayah udara nasional di NKRI dapat dikategorikan menjadi tiga, yaitu.⁹

⁸ Marsda TNI Dradjad Rahardjo, SIP, *Pertahanan Udara Nasional sebagai Penangkal RI*, Harian Umum Persatuan Umat dan Kesatuan Bangsa (Pelita), diakses tanggal 30 Desember 2015 dari <http://www.pelita.or.id/baca.php?id=88948>

⁹ Penegakan Kedaulatan dan Hukum di Ruang Udara Nasional, diakses tanggal 5 Januari 2015, dari <http://www.tni.mil.id/view-3001-penegakan-kedaulatan->

1. Pelanggaran terhadap wilayah udara kedaulatan NKRI, yaitu pelanggaran yang dilakukan pesawat udara asing baik sipil maupun pesawat negara yang mempergunakan ruang udara nasional NKRI dan tidak mempunyai izin atau tidak diatur dalam suatu perjanjian internasional antara NKRI dengan negara lain baik secara bilateral maupun multilateral. Hal tersebut diatur dalam Pasal 63 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Penerbangan oleh pesawat udara asing terbagi menjadi dua, yaitu penerbangan terjadwal (*scheduled flight*) dan penerbangan tidak terjadwal (*unscheduled flight*) :

a. Pesawat udara sipil asing tidak terjadwal dari dan ke atau melalui wilayah udara, hanya dapat dilakukan setelah memiliki *diplomatic clearance*, *security clearance*, dan *flight approval*.

b. Penggunaan pesawat udara negara asing dari dan ke atau melalui wilayah udara, hanya dapat dilakukan setelah memiliki *diplomatic clearance* dan *security clearance*.

2. Pelanggaran kawasan udara, yaitu pelanggaran yang dilakukan baik oleh pesawat udara Indonesia maupun pesawat udara asing terhadap kawasan udara terlarang dan kawasan udara terbatas yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Hal ini sesuai dengan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

a. Pesawat udara Indonesia maupun pesawat udara asing yang

memasuki kawasan udara terlarang yang telah ditetapkan oleh pemerintah.

b. Kawasan udara terlarang sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

c. Pesawat udara yang memasuki kawasan udara terbatas tanpa ijin atau melanggar ketentuan ketinggian yang telah ditetapkan, kecuali pesawat udara negara.

d. Kawasan udara terbatas sebagaimana dimaksud pada ayat (3)

3. Pelanggaran alur laut kepulauan, yaitu pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara dalam melaksanakan hak lintas alur laut kepulauan yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2002 tentang Hak dan Kewajiban Kapal dan Pesawat Udara Asing Dalam Melaksanakan Hak Lintas Alur Laut Kepulauan Melalui Alur Laut Kepulauan yang ditetapkan.

4. Pelanggaran izin penerbangan, yaitu pelanggaran yang dilakukan oleh pesawat udara Indonesia maupun pesawat udara asing ketika melaksanakan kegiatan penerbangan di wilayah udara NKRI terkait dengan perizinan penerbangannya.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor Skep/195/IX/2008 tanggal 10 September 2008 tentang Petunjuk Pelaksanaan Persetujuan Terbang (*Flight Approval*) Pasal 2 ayat (2).

Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keamanan dan keselamatan

dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah penting dan tergantung pula pada keamanan dari bandar udara yang memberangkatkan pesawat tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat di darat maupun di udara. Juga instalasi instalasi pendukung lainnya di sebuah bandar udara.

Mengutamakan dan melindungi penerbangan nasional, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional serta mempererat hubungan antar bangsa.¹⁰ aturan aturan tersebut yang di atur pula di berbagai Undang Undang mulai dari UU No2 thn 1976,UU No 1 thn 2009 yg merupakan revisi dari UU No.15 thn 1992 mengatur tentang penerbangan sipil di dalam negeri, mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandar udara sipil, serta tentang tata cara pemeriksaan keamanan di dalam sebuah bandar udara sipil.

2. Pengawasan Terhadap Keselamatan Penerbangan

Pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada rencana untuk merancang sistem umpan balik informasi untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan dan mengukur signifikansi penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya yang telah digunakan

seefektif dan seefisien mungkin guna mencapai tujuan organisasi¹¹. Pengawasan sangat penting dalam suatu organisasi dan tidak dapat diabaikan, karena pengawasan merupakan suatu usaha yang dilakukan untuk menjamin pelaksanaan pekerjaan sesuai dengan rencana-rencana kerja yang telah ditentukan sebelumnya

Adapun tujuan pengawasan adalah¹²:

- a. Menjamin kecepatan pelaksanaan agar sesuai dengan rencana, kebijaksanaan dan perintah
- b. Menertibkan koordinasi kegiatan-kegiatan
- c. Mencegah penyelewengan-penyelewengan dan penyalahgunaan serta pemborosan
- d. Memupuk kepercayaan masyarakat

Betapun setiap pengawas bertekad untuk melaksanakan pengawasan secara berdayaguna, namun tanpa diperhatikan sarana pengawasan dapat menyebabkan pengawasan terkendala. Sarana merupakan pedoman yang harus diperhatikan oleh pimpinan organisasi di dalam menggerakkan aktivitas organisasi. Dengan adanya sarana pengawasan diharapkan penyimpangan, pemborosan dan penyelewengan dalam organisasi dapat dihindarkan. Sarana pengawas telah menjadikan tugas, fungsi dan tanggung jawab personil jelas dan terarah sehingga tumpang tindih dalam pekerjaan dapat dihindarkan. Adapun sarana pengawasan itu yakni, adanya struktur organisasi

¹⁰ <http://hubud.dephub.go.id>. Diakses Pada Tanggal 08 november 2015

¹¹ Schermerhorn, 2002: 12

¹² Manila (1966:33)

yang jelas, pelaksanaan yang bijak, perencanaan kerja yang telah tersusun, prosedur kerja, pencatatan dan hasil kerja, serta pembinaan personil. Disamping sarana pengawasan terdapat juga unsur-unsur pengawasan, yang mana unsur-unsur tersebut harus dilalui oleh setiap pengawasan didalam melakukan pengawasan.

Berdasarkan fungsi pengawasan penerbangan dan keselamatan penerbangan maka pemerintah Negara Republik Indonesia mengeluarkan UU No 1 Tahun 2009 Pasal 2 Ayat 1 Tentang Penerbangan, yang mengatur seluruh penerbangan di Indonesia mulai dari standar keamanan dan keselamatan sebuah pesawat terbang, standar keamanan dan keselamatan sebuah bandara sipil, serta tata cara pemeriksaan keamanan didalam sebuah bandara sipil penerapan UU ini diperjelas pula dengan berbagai aturan-aturan lain seperti peraturan presiden (PP No. 3 tahun 2001), Keputusan Menteri Perhubungan Udara (KM 09 TAHUN 2010), juga dengan beberapa surat keputusan Dirjen Perhubungan Udara antara lain seperti SKEP/2765/VIII/2010 tentang tata cara pemeriksaan keamanan, dengan di dukung beberapa aturan tersebut, mengingat betapa pentingnya keselamatan penerbangan khususnya dan sebuah bandara pada umumnya.

Sangat penting pula dari kesadaran masyarakat untuk turut mendukung dan mematuhi aturan-aturan tersebut. Sehingga sebuah penerbangan dan bandara udara dengan aman,nyaman,efisien sehingga dapatpula membantu pertumbuhan ekonomi di daerah.

Masalah yang dihadapi bandara Halim Perdanakusuma saat ini adalah rendanya fungsi pengawasan dan keselamatan penerbangan dalam mencapai suatu tujuan pengawasan yang baik maka pentingnya sebuah pengawasan yang baik dari pihak pemerintah sesai dengan UU No 1 Tahun 2009 Pasal 2 Ayat 1 Tentang penerbangan sudah jelas memberikan instruksi terkait dengan fungsi pengawasan dan penerbangan dan keselamatan penerbangan namun pengawasan (*controlling*) bandara belum dimaksimalkan dengan baik salah satunya di bandara Halim. Sesuai temuan data berbagai persoalan dalam hal pengawasan penerbangan diantaranya manajemen dan dan infrastruktur penunjang keselamatan penerbangan di bandara Halim Perdanakusuma

Di bandara Halim memiliki berbagai persoalan baik dari sisi manajemen penerbangan diantaranya pihak PT angkasapura maupun pemerintah terkait dalam hal melakukan pengawasan penerbangan. Permasalahan-permasalahan yang muncul adalah jadwal penerbangan tidak sesuai dengan jadwal yang ditentukan selain itu juga dari sisi keselamatan penerbangan seperti landasan pacu dan berbagai sarana pendukung lain penerbangan belum maksimal dalam hal aturan keselamatan penerbangan selain itu perlu dilakukan tindakan-tindakan korektif untuk memperbaikinya. Selain itu juga jaringan ATC sebagai bukti untuk diproses oleh badan yang berwenang atas keselamatan penerbangan, yaitu Dinas Keselamatan Penerbangan yang berada di bawah Direktur Jendral Perhubungan Udara belum

memberikan perhatian serius untuk menangani berbagai persoalan dan fungsi penerbagan yang ada di bandara

Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Bahkan, melalui pengawasan tercipta suatu aktivitas yang berkaitan erat dengan penentuan atau evaluasi mengenai sejauhmana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauh mana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai mana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut.

Konsep pengawasan demikian sebenarnya menunjukkan pengawasan merupakan bagian dari fungsi manajemen, di mana pengawasan dianggap sebagai bentuk pemeriksaan atau pengontrolan dari pihak yang lebih atas kepada pihak di bawahnya." Dalam ilmu manajemen, pengawasan ditempatkan sebagai tahapan terakhir dari fungsi manajemen. Dari segi manajerial, pengawasan mengandung makna pula sebagai pengamatan atas pelaksanaan seluruh kegiatan unit organisasi yang diperiksa untuk menjamin agar seluruh pekerjaan yang sedang dilaksanakan sesuai dengan rencana dan peraturan, atau suatu usaha agar suatu pekerjaan dapat dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan, dan dengan adanya pengawasan dapat

memperkecil timbulnya hambatan, sedangkan hambatan yang telah terjadi dapat segera diketahui yang kemudian dapat dilakukan tindakan perbaikannya, berikut berbagai teknik pengawasan :

- a. Pengawasan preventif, dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan dalam pelaksanaan kegiatan. Pengawasan preventif ini biasanya berbentuk prosedur-prosedur yang harus ditempuh dalam pelaksanaan kegiatan. Pengawasan preventif ini bertujuan mencegah terjadinya tindakan-tindakan yang menyimpang dari dasar yang telah ditentukan.
- b. Memberi pedoman bagi terselenggaranya pelaksanaan kegiatan secara efisien dan efektif. Menentukan saran dan tujuan yang akan dicapai. Menentukan kewenangan dan tanggung jawab sebagai instansi sehubungan dengan tugas yang harus dilaksanakan. Pengawasan represif, ini dilakukan setelah suatu tindakan dilakukan dengan membandingkan apa yang telah terjadi dengan apa yang seharusnya terjadi. Dengan pengawasan represif dimaksud untuk mengetahui apakah kegiatan dan pembiayaan yang telah dilakukan itu telah mengikuti kebijakan dan ketentuan yang telah ditetapkan. Pengawasan represif ini biasa dilakukan dalam bentuk pengawasan dari jauh yaitu pengawasan yang dilakukan dengan cara pengujian dan penelitian terhadap surat-surat

pertanggung jawaban disertai bukti-buktinya mengenai kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan. Pengawasan dari dekat, adalah pengawasan yang dilakukan di tempat kegiatan atau tempat penyelenggaraan administrasi.

Pada ayat 2 Pasal 312 UU No.1 Tahun 2009, pengawasan keselamatan penerbangan merupakan kegiatan pengawasan berkelanjutan untuk melihat pemenuhan peraturan keselamatan penerbangan yang dilaksanakan oleh penyedia jasa penerbangan dan pemangku kepentingan lainnya yang meliputi, audit, inspeksi, pengamatan (*surveillance*) dan pemantauan (*monitoring*).

- a. Audit, adalah pemeriksaan yang terjadwal, sistematis, dan mendalam, terhadap prosedur, fasilitas, personil, dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku.
- b. Inspeksi, adalah pemeriksaan sederhana terhadap pemenuhan standar suatu produk akhir objek tertentu petunjuk pelaksanaan inspeksi diatur lebih lanjut oleh keputusan Direktur Jenderal.
- c. Pengamatan (*surveillance*), adalah kegiatan penelusuran yang mendalam atas bagian tertentu dari prosedur, fasilitas, personel dan dokumentasi organisasi penyedia jasa penerbangan untuk melihat tingkat kepatuhan terhadap ketentuan dan peraturan yang berlaku.
- d. Pemantauan (*monitoring*), adalah kegiatan evaluasi terhadap data,

laporan, dan informasi untuk mengetahui kecenderungan kinerja keselamatan penerbangan. Petunjuk pelaksanaan pemantauan diatur lebih lanjut oleh keputusan Direktur Jenderal. (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM.8 Tahun 2010)

Gabungan sumber daya manusia dan materil yang digunakan untuk melindungi penerbangan sipil dari tindakan gangguan melawan hukum. Suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia fasilitas dan *procedure*. Keselamatan merupakan prioritas utama dalam dunia penerbangan, tidak ada kompromi dan toleransi. Keselamatan dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah tergantung pula pada keamanan dari Bandar udara yang memberangkatkan pesawat tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat di darat maupun di udara. Juga instalansi pendukung lainnya di sebuah Bandar udara.

3. Penyelidikan Dalam Mencari Penyebab Kecelakaan Pesawat Sipil

Annex 13 Konvensi ICAO adalah dokumen dasar mengenai investigasi atau penyidikan kecelakaan pesawat terbang angkutan sipil. Ada banyak negara yang telah menyerap isi dari Annex 13 dan memasukkannya kedalam undang-undang negara tersebut. Pada dasarnya Annex 13 dirumuskan untuk menangani masalah kecelakaan pesawat yang bersifat internasional atau antar

bangsa, tetapi dalam prakteknya kebanyakan negara juga menerapkannya untuk kasus² penyidikan kecelakaan pesawat dalam negeri, yang tidak melibatkan bangsa lain. Ada beberapa hal yang perlu dibahas yang berkaitan dengan Annex 13, yang telah membuatnya begitu bermanfaat dalam memastikan sebisa mungkin agar penerbangan angkutan sipil menjadi aman selamat dan calon penumpang tidak ragu-ragu untuk menggunakan jasa transportasi ini.

Annex 13 menjabarkan se jelas-jelasnya mengenai tujuan dari penyidikan kecelakaan pesawat, yaitu untuk mencegah terjadinya kecelakaan pesawat dan bukan untuk menuding siapa yang bersalah. Hal ini selalu ditulis dibagian depan dari setiap laporan resmi mengenai penyidikan kecelakaan pesawat oleh otoritas yang berwenang, misalnya NTSB¹³ di Amerika Serikat atau KNKT¹⁴ di Indonesia.

Dalam Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, tidak ada pasal yang membahas tentang definisi suatu kecelakaan, hanya disinggung sedikit dalam pasal 357 perihal investigasi. Menurut penjelasan pasal 357 ayat (1) yang dimaksud kecelakaan adalah “Peristiwa pengoperasian pesawat udara yang mengakibatkan kerusakan berat pada peralatan atau fasilitas yang digunakan; dan atau korban jiwa atau luka serius. Kemudian dijelaskan juga bahwa kejadian serius adalah suatu keadaan atau situasi dimana dalam pengoperasian pesawat udara

tersebut hampir menyebabkan terjadinya kecelakaan”.

Dalam kecelakaan pesawat udara menurut Aart A. Van Wijk, menimbulkan kewajiban bagi negaranya tempat terjadinya kecelakaan pesawat udara untuk melakukan penyelidikan (*carry out the investigation*) dan membentuk komite penyelidikan (*commision of inquiry*) yang bertugas untuk melakukan penyelidikan penyebab terjadinya kecelakaan pesawat udara yang terjadi di wilayahnya, pernyataan ini merupakan konsekuensi dari Pasal 26 Konvensi Chicago¹⁵.

Di Indonesia konsekuensi dari pasal 26 tersebut telah termuat dalam pasal 357 tentang penunjukan komite khusus. yang melakukan investigasi kecelakaan pesawat udara.

Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) merupakan Komite yang memiliki wewenang untuk memenuhi kewajiban negara Republik Indonesia pada *Annex 13* sebagai ketentuan standar internasional tentang rekomendasi dan prosedur yang berkaitan dengan pesawat udara yang hilang (*aircraft indistres*) dan penyelidikan kecelakaan pesawat udara (*investigation of accidents*) dalam Konvensi Chicago mengenai penerbangan sipil internasional¹⁶

Annex 13 memuat ketentuan-ketentuan mengenai pemberitahuan, penyelidikan, dan pelaporan kejadian tertentu yang

¹⁵ Aart A van Wijk, *Aircraft Incident Inquiry In The Netherland, A comparative Study*, Kliwerr, Uitgeverij, 1974, hal. 267

¹⁶ Bab VI Rekomendasi Pelaksanaan Standar Internasional pasal 37 Konvensi Chivago 1944

¹³ *National Transportation Safety Board*

¹⁴ Komisi Nasional Keselamatan Transportasi

melibatkan penerbangan sipil internasional. Dalam kasus kecelakaan atau kejadian serius pada pesawat udara sipil yang terdaftar atau dibuat di Indonesia terjadi di dalam wilayah suatu negara asing, dimana negara tersebut termasuk sebagai peserta penandatanganan *Annex 13* pada Konvensi Chicago 1944 dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*), maka negara tersebut bertanggung jawab untuk mengadakan penyelidikan. Apabila kecelakaan atau kejadian serius pada pesawat udara terjadi didalam negara asing tersebut dan tidak terikat pada pasal-pasal dalam *Annex 13* dalam Konvensi Chicago, atau apabila kecelakaan atau kejadian serius tersebut melibatkan pesawat umum atau publik, pelaksanaan penyelidikan harus sesuai dengan perjanjian yang dibuat antara Republik Indonesia dan negara asing tersebut.

Dalam rangka penegakan hukum sesuai dengan ketentuan pasal 313 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Menteri Perhubungan berwenang untuk menetapkan sprogram penegakan hukum dan mengambil tindakan hukum (sanksi administratif dan sanksi pidana) di bidang keselamatan penerbangan. Definisi dari Penegakan hukum ini adalah cara untuk mengambil tindakan personel penerbangan berlisensi dan penyedia jasa penerbangan bersertifikat yang tidak memenuhi persyaratan minimum yang ditentukan dalam Peraturan Keselamatan Penerbangan

Sipil (PKPS)¹⁷. Dalam pasal 364 undan-undang penerbangan dikatan bahwam Komite Nasional akan membentuk suatu Majelis Profesi Penerbangan yang berwenang merekomendasikan sanksi administrasi kepada Menteri juga penyidikan lebih lanjut oleh PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) dari Direktorat Jendral Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) guna diteruskan ke ranah hukum pidana

Bila ditinjau dari kedudukan dan tugas KNKT berdasarkan ketentuan-ketentuan peraturan yang mendasarinya seperti : Perpres Nomor 2 tahun 2012 tentang KNKT, *Annex 13*, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 1 tahun 2004 tentang Pemberitahuan dan Pelaporan Kecelakaan, Kejadian Atau Keterlambatan Kedatangan Pesawat Udara dan Prosedur Penyelidikan Kecelakaan atau Kejadian Pada Pesawat Udara, *Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 830*, bahwa faktor utama dibentuknya lembaga KNKT adalah untuk mencari penyebab terjadinya kecelakaan sehingga dapat digunakan sebagai rekomendasi peningkatan keselamatan guna mencegah kecelakaan berulang dengan penyebab yang sama dan tidak dipergunakan/tidak boleh dipakai sebagai dasar bukti untuk menentukan kesalahan atau pertanggungjawaban. Oleh karena itu fungsi KNKT diatas berbeda dengan kedudukan dan tugas dari Majelis Profesi Penerbangan itu sendiri.

¹⁷ Keputusan Menteri Nomor 8 tahun 2010, tentang program keselamatan penerbangan nasional Bab III Kebijakan dan Tanggungjawab Keselamatan Penerbangan Nasional, pasal 3.1.8 Penegakan hukum

Keberadaan asuransi untuk mengganti kerugian terhadap penumpang sangat penting. Mengingat konvensi menerapkan strict liability principle dengan jumlah batas santunan (kompensasi) yang cukup tinggi, sehingga bila tanggung jawabnya itu tidak ditutup asuransi tentu akan sangat memberatkan perusahaan. Penerapan kewajiban asuransi ini dapat dikatakan sebagai imbalan atas diterapkannya prinsip tanggung jawab mutlak dan dinaikannya batas tanggung jawab pengangkut.¹⁴

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 77 Tahun 2012 : Perusahaan Umum (Perum) Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia adalah badan usaha yang menyelenggarakan pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia serta tidak berorientasi mencari keuntungan, berbentuk Badan Usaha Milik negara yang seluruh modalnya dimiliki negara berupa kekayaan negara yang dipisahkan dan tidak terbagi atas saham sesuai Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara. Perum LPPNPI atau lebih dikenal sebagai AirNav Indonesia bertekad untuk menjadi Penyelenggara Pelayanan navigasi Penerbangan dengan standar Internasional yang mengedepankan keselamatan, keteraturan dan kenyamanan.

Perusahaan penerbangan untuk ketertiban dalam lalu lintas udara, sebaiknya mengikuti arahan dari Pemandu Lalu Lintas Udara (Air Traffic Controller) yang disingkat ATC. ATC merupakan pengatur lalu lintas udara yang tugas utamanya mencegah pesawat terlalu dekat satu

sama lain dan menghindarkan dari tabrakan (making separation). Selain tugas separation, ATC juga bertugas mengatur kelancaran arus traffic (traffic flow), membantu pilot dalam menghandle emergency/darurat, dan memberikan informasi yang dibutuhkan pilot (weather information atau informasi cuaca, traffic information, navigation information, dll). ATC adalah rekan dekat seorang Pilot disamping unit lainnya, peran ATC sangat besar dalam tercapainya tujuan penerbangan. Semua aktifitas pesawat di dalam area pergerakan diharuskan mendapat izin terlebih dahulu melalui ATC, yang nantinya ATC akan memberikan informasi, instruksi, clearance/izin kepada Pilot sehingga tercapai tujuan keselamatan penerbangan, semua komunikasi itu dilakukan dengan peralatan yang sesuai dan memenuhi aturan Keadaan ruang Pengatur lalu-lintas udara.

Tujuan pelayanan lalulintas udara yang diberikan oleh ATC berdasarkan Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS) bagian 170 atau sering disebut dengan istilah 5 objective of ATS dalam ICAO dokumen ANNEX 11 tentang Air Traffic Service:

- 1) Mencegah Tabrakan antar pesawat.
- 2) Mencegah Tabrakan antar pesawat di area pergerakan rintangan di area tersebut.
- 3) Mempercepat dan mempertahankan pergerakan Lalu Lintas udara.
- 4) Memberikan saran dan informasi yang berguna untuk keselamatan dan

efisiensi pengaturan lalu lintas udara.

5) Memberitahukan kepada organisasi yang berwenang dalam pencarian pesawat yang memerlukan pencarian dan pertolongan sesuai dengan organisasi yang dipersyaratkan.

Semua aktifitas pesawat di dalam area pergerakan diharuskan mendapat izin terlebih dahulu melalui ATC, yang nantinya ATC akan memberikan informasi, instruksi, clearance/izin kepada Pilot sehingga tercapai tujuan keselamatan penerbangan, semua komunikasi itu dilakukan dengan peralatan yang sesuai dan memenuhi aturan. Keadaan ruang Pengatur lalu-lintas udara.

Pasal 47 ayat (1) Basic Law on Civil Aviation, menegaskan: "The operator of the aircraft is responsible for damage resulting from collision".

Pihak maskapai bertanggungjawab atas tabrakan yang terjadi. Yang jadi permasalahan tabrakan dapat juga disebabkan kelalaian dari operator menara yang merupakan pegawai pemerintah Keselamatan penerbangan sebenarnya merupakan isu yang sifatnya teknis, namun dapat menjadi isu hukum publik ketika terjadi suatu keterlibatan masyarakat publik itu dan individu-individu yang tergabung di dalamnya berpartisipasi di dalam pemerintahan.

Dalam perspektif ini, keselamatan penerbangan sipil hanya dilihat dari penerapan dalam tingkat nasional dan tidak menjelaskan bagaimana kewajiban menjaga keselamatan penerbangan itu berlaku dalam tingkatan internasional. Konvensi Chicago 1944 menentukan

bahwa badan legislatif suatu negara yang berdaulat memiliki kewenangan untuk menentukan seberapa ketat aturan keselamatan penerbangan sipil sesuai dengan wilayah yurisdiksi negara masing-masing, legislatif Indonesia dalam membuat undang-undang harus sejalan dengan peraturan internasional, akan tetapi tidak menutup kemungkinan untuk memperlonggar atau memperketat aturan internasional yang ada.

Konvensi Montreal 1999 bersifat memaksa. Dalam Pasal 26 memuat aturan bahwa perusahaan penerbangan tidak dibolehkan membuat perjanjian yang mengurangi atau meniadakan jumlah tanggung jawab. Apabila perusahaan penerbangan membuat perjanjian angkutan yang jumlah ganti ruginya lebih kecil dibandingkan dengan jumlah ganti kerugian yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999, maka batal demi hukum. Namun demikian perusahaan penerbangan dibenarkan membuat perjanjian angkutan udara yang memberi jumlah ganti rugi yang lebih besar dari jumlah yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999. Dengan demikian, jumlah ganti kerugian tersebut merupakan batas minimum. Kewajiban-kewajiban pengangkut udara di atas adalah kewajiban-kewajiban dalam hubungannya dengan pengangkut barang. Sedangkan kewajiban-kewajiban yang timbul dalam hubungannya dengan pengangkutan orang tidak sebanyak pengangkutan barang, hal tersebut disebabkan karena dalam pengangkutan orang hanya terdapat dua pihak dan kemampuan mereka untuk berhubungan langsung.

Secara umum kewajiban pengangkut udara adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Pengertian selamat tersebut meliputi kewajiban melakukan penerbangan dengan aman, dan nyaman serta menjaga barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut dan kewajiban membayar ganti rugi jika barang-barang tersebut mengalami kerusakan sehingga menimbulkan kerugian.

IV. KESIMPULAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis terhadap permasalahan yang diangkat dalam penulisan hukum yang berjudul “Tinjauan Hukum Udara Atas Keselamatan Penerbangan (Studi Kasus Runway Incursion Batik air dengan TransNusa Indonesia)” dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pemerintah Indonesia memiliki tanggung jawab untuk memfasilitasi bandara dan menerapkan regulasi terhadap maskapai yang sesuai dengan standar internasional. Pemerintah pun bertanggungjawab memfasilitasi Air Traffic Cotroller (ATC) untuk keselamatan pesawat penumpang komersil, yang memiliki tugas utama untuk mencegah pesawat terlalu dekat satu sama lain dan menghindarkan tabrakan (making separation), serta kurangnya pengawasan yang diberikan pemerintah Indonesia

terhadap pengelolaan bandara Halim Perdanakusuma

2. Hak dan Kewajiban otoritas Bandara Halim Perdanakusuma, yaitu;

Hak

- a. Mengkoordinasikan kegiatan pemerintahan di Bandar Udara;
- b. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi pelaksanaan ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di Bandar Udara;
- c. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan ketentuan pelestarian lingkungan;
- d. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan/atau perairan Bandar Udara sesuai dengan rencana induk Bandar Udara;
- e. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi penggunaan kawasan keselamatan operasional penerbangan dan daerah lingkungan kerja Bandar Udara serta daerah lingkungan kepentingan Bandar Udara;
- f. Mengatur, mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan jasa di Bandar Udara;
- g. Memberikan sanksi administratif kepada badan usaha Bandar Udara, unit penyelenggara Bandar Udara, dan atau badan usaha lainnya yang tidak memenuhi ketentuan keselamatan, keamanan, kelancaran serta kenyamanan penerbangan sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Kewajiban

- a. Menjamin keselamatan, keamanan, kelancaran, dan kenyamanan di Bandar Udara;
- b. Memastikan terlaksana dan terpenuhinya ketentuan keselamatan dan keamanan penerbangan, kelancaran dan kenyamanan di Bandar Udara;
- c. Menjamin terpeliharanya pelestarian lingkungan Bandar Udara;
- d. Menyelesaikan masalah-masalah yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional Bandar Udara yang dianggap tidak dapat diselesaikan oleh instansi lainnya;
- e. Melaporkan kepada pimpinan tertingginya dalam hal pejabat instansi di Bandar Udara, melalaikan tugas dan tanggung jawabnya serta mengabaikan dan/atau tidak menjalankan kebijakan dan peraturan yang ada di Bandar Udara;
- f. Melaporkan pelaksanaan tugas dan tanggung jawabnya kepada Menteri.

B. Saran

Adapun saran yang ingin disampaikan oleh Penulis berdasarkan beberapa kesimpulan diatas adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah perlu melakukan pengkajian yang mendalam terhadap manajemen penerbangan terkait pembagian quota untuk masing-masing maskapai penerbangan sehingga ke depannya tidak terjadi penambahan rute secara illegal

yang dilakukan pihak maskapai penerbangan yang dapat berakibat fatal bagi rute penerbangan lainnya.

2. Pemerintah dan maskapai harus senantiasa mengikuti standar internasional di bidang keselamatan, karena seiring dengan perkembangan teknologi yang ada, keselamatan terhadap penerbangan akan meningkat. Pemerintah diharapkan bekerjasama dengan perusahaan atau pemerintah di negara lain untuk senantiasa membangun fasilitas bandara sesuai dengan standar internasional.

V. DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abdurrasyid, Priyatna, Kedaulatan Negara di Ruang Udara, Jakarta: Pusat Penelitian Hukum
Angkasa, 1989.
- Adolf, Huala, Aspek-aspek Negara dalam Hukum Internasional, Bandung: Keni Media, 2011.
- Affandi, Muchtar, Ilmu-ilmu Negara, Bandung: Alumni, 1972.
- Ali, Zainudin, Metode Penelitian Hukum, Jakarta: Sinar Grafika, 2009.
- Amiruddin dan Zaenal Asikin, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Jakarta: PT Raja Grafindo, 2004.
- Chen Bing, The Law Of International Airport, the London Institute of World Affair, London, 1962
- CJ. Tams, Enforcing Obligations Erga Omnes in International Law, Cambridge University Press, 2005.



- Danny H. Simanjuntak, Standar Keamanan dan Keselamatan Jasa Penerbangan. Pustaka Yustisia, 2007, Yogyakarta.
- Hakim, Chappy, Berdaulat di Udara Membangun Citra Penerbangan Nasional, Jakarta: PT Gramedia, 2010.
- Hambali, Yasidi, Hukum dan Politik Kedirgantaraan, Jakarta: Pradnya Paramita, 1994.
- Hanitjo Soemitro, Ronny, Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998.
- Isjwara, Fred, Pengantar Ilmu Politik, Bandung: Binacipta, 1996.
- Kelsen, Hans, Principles of International Law, New York: Rinehart & Co., 1956.
- Kusumaatmadja, Mochtar, Hukum Laut International, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional (BPHN), 1978.
- Law XXIII:2, 1998 www.indonesia-icao.com, Safe, Secure and Sustainable Air Transport in Open Skies – Challenges and Potential, Mochtar, Pengantar Hukum Internasional, Bandung: Bina Cipta, 1982.
- Mauna, Boer, Hukum Internasional Pengertian Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global, Bandung: PT Alumni, 2005.
- Mahmud Marzuki, Peter, Penelitian Hukum, Jakarta: Kencana, 2010.
- May Rudy, T. Study Startegis Dalam Transformasi Sistem Internasional Pasca Perang Dingin, Bandung: RefikaAditama, 2002.
- _____, Hukum Internasional I, Bandung: Refika Aditama, 2002.
- Martono, K, Hukum Udara Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional, Bandung: Mandar Maju, 1995.
- _____, Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Martono, K dan Amad Sudiro, Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2012.
- Moleong, Lexy J, Metodologi Penelitian Kualitatif, Bandung: PT Remaja Rosda Karya, 2005.
- Pramono, Agus, Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa, Bogor: PT Ghalia Indonesia, 2011.
- Soekanto, Soerjono, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: UI-Press, 1986.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif, Jakarta: Grafindo Persada, 2004
- Starke, JG, Pengantar Hukum Internasional Edisi Kesepuluh, Jakarta: Sinar Grafika, 1992.
- Sudargo Gautama, Sudargo, Hukum Perdata Internasional Indoensia, Jakarta: Binacipta, 1988.
- Suryo Sakti Hadiwijoyo, Suryo, Perbatasan Negara dalam dimensi Hukum Internasional, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011.
- Suwardi, Penentuan Tanggung Jawab Pengangkut yang Terikat dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Jakarta, 1994.
- Yudha Bakti Ardiwisastro, Yudha, Imunitas Kedaulatan Negara di Forum Pengadilan Asing, Bandung: Alumni, 1991.



Wayan Parthiana, I, Pengantar Hukum Internasional, Bandung: Mandar Maju, 2003.

Wassenbergh, "Safety in Air Transportation and Market Entry", Air and Space

Wijk Aart A. Van. Aircraft accident Inquiry in the Netherlands, A comparative study, Kluwer, Uitgeverij, 1974

Internasional", Semarang: Fakultas Hukum UNDIP, 2012.

Agus Pramono, Kedaulatan Wilayah Udara, Semarang: Suara Merdeka, Sabtu, 12 Maret 2011.

KONVENSI DAN UNDANG-UNDANG

Annex 13 to the convention on international civil aviation, aircraft accident and incident investigation, standard and recommended practice, Ninth edition, Juli 2001

Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 830 Notification and Reporting of aircraft Incident, Accident, or Overdue aircraft and accident/incident investigation procedures

Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandara Udara Umum

Konvensi Paris 1919 (Convention Relating To The Regulation Of Aerial Navigation)

Konvensi Chicago 1944 (Convention On International Civil Aviation)

Peraturan-Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil (PKPS)

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang Dasar NRI Tahun 1945

JURNAL, SKRIPSI, MAKALAH DAN ARTIKEL

Agus Pramono, Jurnal Masalah-Masalah Hukum "Wilayah Kedaulatan Negara Atas Ruang Udara Dalam Perpektif Hukum